

Markets, коефіцієнт завантаження суден в 2013 р. зросте до 84 %, а в 2014 р. — до 87 % порівняно з 83 % — в 2012 р. Аналітики Drewry Shipping Consultants вважають, що стабілізація ринку суднового тоннажу відбудеться не раніше початку 2015 р. Аналітики HSH Nordbank, Arctic Security також прогнозують відновлення фрахтового ринку протягом 2014-2015 рр, але відзначають, що цей процес буде відбуватися повільно [1, 2]. Експерти Clarkson прогнозують, що пік фрахтового ринку можна очікувати в 2017 р., відповідно різке падіння — у 2022-2023 рр. [1].

Таким чином, основним дестабілізуючим чинником є перевищення пропозиція суднового тоннажу над попитом та збереження цього дисбалансу кілька наступних років. В свою чергу прийняття низки регулюючих законів, труднощі з отриманням кредитів на будівництво суден, зниження віку суден, які продаються на металобрухт, висока вартість бункерування, що змушує судновласників економити на паливі, знижуючи швидкість суднового ходу, поставка суден на прикол допомагає абсорбувати надлишки суднового тоннажу балансуючи попит та пропозицію. Пожвавлення фрахтового ринку очікується протягом послідуючих двох років.

### **Література**

1. Войниченко В. В. Пережить год с минимальными потерями / В. В. Войниченко // Порты Украины [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.portsukraine.com>.
2. Еще пару лет дисбаланс...[Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://portsukraine.com/node/3255>.
- 3.[Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.trans-port.com.ua/index.php?newsid=43797>.
4. Review of Maritime Transport 2012. — UNCTAD, 2012. — 196 p.

**Котлубай В. О.,**

*к.е.н., доцент, доцент кафедри національної економіки,  
Національний університет «Одеська юридична академія»*

## **РОЗВИТОК МОРСЬКОЇ ТУРИСТИЧНОЇ ІНДУСТРІЇ**

Аналіз статистичних даних за 2000-2012 рр. стосовно кількості туристів, які прибули/виїхали в/з України, показав, що починаючи з 2003 р. спостерігається практично постійна тенденція до зменшення кількості іноземних туристів, що відвідали Україну.

Також спостерігається нестійка тенденція стосовно внутрішніх туристичних потоків: невелике зростання з 2000 р. до 2003 р., падіння до 2005 р. різке зростання до 2008 р. з 2008 р. знов різке падіння [1].

Зовсім інша тенденція спостерігається щодо туристів, які є громадянами України, що виїжджали за кордон, — практично стійка тенденція збільшення (крім 2007 р.) з 2000 р. по 2012 р.

Така ситуація говорить про те, що в Україні майже відсутній конкурентоспроможний на світовому ринку туристичний продукт, що здатний максимально задовольнити туристичні потреби населення України та інших держав, забезпечити на цій основі комплексний розвиток територій та їх соціально-економічних інтересів.

Як свідчить світовий досвід, туризм є високорентабельною галуззю економіки, що стимулює розвиток інфраструктури країни, сфери послуг і зовнішньоекономічної діяльності, дає можливість залучати іноземну валюту за рахунок ефективного використання природного, історико-культурного потенціалу.

Наша країна має великий потенціал рекреаційних ресурсів та необхідні передумови для розвитку туристичної індустрії: природні умови, історико-культурні, матеріальні та трудові ресурси. Країни, що володіють аналогічними природними умовами, своєчасно зорієнтуватися у тенденціях запитів туристів, що відпочивають на (під, або в) воді та інвестували відповідні фінансові кошти в цю сферу бізнесу, сьогодні отримують величезні доходи як в цій сфері, так і в супутніх — готельній, торговій, будівельній, транспортній тощо.

На початку XXI ст. регіон Чорного моря набуває стратегічного значення, що обумовлено розширенням НАТО та Європейського Союзу, посиленням російського, турецького та китайського чинників, упровадженням європейської політики сусідства для більшості чорноморських країн та приєднання до ЄС Румунії та Болгарії, розвитком торговельних відносин між країнами, які розміщені на євразійських наземних транспортних маршрутах. Це стало підґрунтям для створення концепції Великого Чорноморського регіону (the Wider Black Sea region) [2].

У XXI ст. територіальна структура міжнародного туризму буде продовжувати змінюватися при збереженні колишніх тенденцій розвитку. За прогнозами СОТ на 2020 р., Європа утримає домінуючі, хоча вельми ослаблені, позиції на ринку туризму.

Азіатсько-Тихоокеанський регіон вийде на друге місце. Америка, спустившись на ступінь нижче, буде замикати трійку лідерів [2].

Так за даними World Tourism Organization (ЮНВТО), станом на кінець 2012 р. доходи від міжнародного туризму склали 30 % доходів світового ринку послуг. Згідно з останніми даними ЮНВТО, у 2012 р. число міжнародних туристських прибуттів зросло більш ніж на 4 % і склало 1035 млрд. од. Найбільш успішних результатів домоглися Азіатсько-Тихоокеанські ринки. Очікується, що в 2013 р. темпи зростання туризму збережуться, хоча будуть дещо нижче рівня 2012 р., що відповідає довгостроковим прогнозом ЮНВТО [3].

В даний час туристичною діяльністю в Україні займається близько 2 тисяч компаній. До послуг туристів — більше 3 тисяч лікувально-оздоровчих закладів, майже 2 тисячі готелів, мотелів і кемпінгів різних форм власності. Основними цілями відвідування України іноземними туристами є дозвілля і відпочинок (48,9 %), службові та ділові поїздки, бізнес-тури (35,7 %), спортивно-оздоровчий туризм (4,5 %), лікування (2,0 %), спеціалізований туризм (0,3 %), інші (8,6 %). Найбільша кількість туристів прибуває з Росії, Білорусії, Німеччини, Сполучених Штатів Америки, Угорщини, Польщі, Ізраїлю, Італії, Франції, Канади.

Важливу роль у міжнародному туризмі відіграє морський туризм. Поряд із традиційними круїзними лайнерами пасажиромісткістю до 1000 чоловік і багатоцільовими автомобільно-пасажирськими поромами, стають популярними порівняно невеликі, але досить комфортабельні судна і яхти для прогулянок й відпочинку.

На жаль, Чорне море виглядає для любителів морських подорожей не таким привабливим, як Середземне. Причиною недостатньої популярності чорноморських круїзів є слабе знайомство основних круїзних операторів з особливостями регіону, його історичними та культурними пам'ятками — всім тим, що складає основну «приманку» для туристів.

Таким чином, транспортна система України має значні потенційні можливості для розвитку морського туризму та обслуговування прибережних морських пасажирських перевезень, однак за якісними показниками вона не відповідає міжнародним стандартам. Тому необхідно здійснити ряд організаційних заходів, спрямо-

ваних на підвищення ефективності функціонування транспортної системи України у контексті європейських інтеграційних процесів.

Крім того, важливу роль відіграватиме реалізація галузевих програм, що стосуються проблем та перспектив розвитку туристичної індустрії України та у тому числі морського туризму.

Стратегічною метою розвитку туристичної індустрії в Україні можна визначити створення конкурентоспроможного на світовому ринку туристичного продукту, здатного максимально задовольнити туристичні потреби населення країни, забезпечити на цій основі комплексний розвиток територій та їх соціально-економічних інтересів.

### **Література**

1. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
2. Єрмакова О. А. Перспективи створення транскордонного морського кластера в Чорноморському регіоні [Електронний ресурс]. — Режим доступу: [http://www.nbuv.gov.ua/portal/soc\\_gum/eprom/2008\\_43/st\\_43\\_15.pdf/](http://www.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/eprom/2008_43/st_43_15.pdf/).
3. Динаміка міжнародного туризму в світі у 2012 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://conf-cv.at.ua/forum/108-1112-1>.

**Романенко К. М.,**

*к.е.н., доцент кафедри національної економіки,  
Національний університет «Одеська юридична академія»*

## **СТВОРЕННЯ ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ: ІНОЗЕМНИЙ ДОСВІД ТА ПЕРСПЕКТИВИ УКРАЇНИ**

Розбудова транспортно-логістичних центрів в Україні на сьогодні є одним з головних напрямків підвищення ефективності та якості транспортного обслуговування і, в першу чергу, в міжнародному сполученні.

Одним з основних напрямів сучасної європейської транспортної політики є перехід до транспортно-термінальних систем вантажних перевезень, що дозволяють удосконалювати організацію перевезень, забезпечувати комплексне обслуговування споживачів транспортних послуг, створювати умови для розвитку комбінованих транспортувань. Адаптація європейського досвіду вимагає першочергового створення законодавчої бази щодо розвитку та успішного функціонування мережі транспортно-логістичних центрів в Україні.